SUBLIME PORTE.

CHEMIN DE FER

DE CONSTANTINOPLE JUSQU'AUX LIMITES DE LA SERVIE,

AVEC

EMBRĀN CHEMENT A SALONIQUE.

LONDRES :
IMPRIMERIE DE W. CLOWES ET FILS, STAMFORD STREET
ET CHARING CROSS.
1860.

Digitized by the Internet Archive
in 2017 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign Alternates

https://archive.org/details/chemindeferdecon00comp

385.496
C738c

TRACÉ ET CONSTRUCTION

DU

CHEMIN DE FER

DE CONSTANTINOPLE JUSQU'AUX LIMITES DE LA SERVIE, AVEC EMBRANCHEMENT A SALONIQUE.

TITRE Ier.

Article I.

La Compagnie concessionnaire du Chemin de fer de Constantinople jusqu'aux limites de la Servie, avec embranchement à Salonique, s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de dix ans, au plus tard, à partir de la date de l'approbation de l'itinéraire général défini par l'article suivant, tous les travaux de ce Chemin de fer, et de manière qu'il soit praticable et exploité dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé. Le Chemin de fer partira de Constantinople, et, passant par Andrinople, Philipopoli, Sophie et Nice, aboutira aux limites de la Servie, avec embranchement à Salonique.

Article II.

Dans un délai de dix-huit mois, à partir de la date de la convention, la Compagnie présentera au Gouvernement un itinéraire général de la direction à suivre par le Chemin de fer, qui semblera s'adapter le mieux aux exigences topographiques et aux intérêts généraux de l'Empire.

p20814

Cet itinéraire se composera : d'un plan topographique à une échelle qui ne sera pas moindre de 1/100,000 ; d'un profil en long, et, s'il est nécessaire, d'un certain nombre de profils en travers sur les points les plus difficiles ; d'un rapport sommaire justifiant du tracé, eu égard aux intérêts du Gouvernement et des localités traversées, et contenant une estimation approximative des dépenses.

Article III.

Quatre mois après la présentation de chaque section du dit itinéraire, le Gouvernement fera connaître sa décision, la Compagnie entendue, sur la direction qui devra être suivie ; si au bout de ce délai de 4 mois le Gouvernement n'a pas statué, la Compagnie pourra poursuivre son travail, et considérer le projet présenté par elle comme approuvé.

Article IV.

A dater de l'approbation de l'itinéraire général, la Compagnie devra soumettre au Gouvernement, de trois mois en trois mois, et par sections de 30,000 archines au moins (22,500^{m},00), rapporté sur un plan à l'échelle de 1/10,000, le tracé définitif du Chemin de fer, conformément aux indications de l'itinéraire adopté.

La Compagnie indiquera sur ce plan la position des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan seront joints : un profil en long suivant l'axe du Chemin de fer ; un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie ; un tableau des pentes et rampes ; les types relatifs aux travaux d'art les plus importants, et un devis sommaire explicatif des ouvrages.

Le profil en long sera dressé à l'échelle de 1/10,000 pour les longueurs et de 1/1,000 pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour le plan de comparaison ; au-dessous de ce profil

on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

A.—Les distances par mille archines de longueur du Chemin de fer, comptées à partir de son origine ;

B.—La longueur et l'inclinaison de chaque pente et rampe ;

C.—La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières.

Article V.

En cours d'exécution, la Compagnie ne pourra apporter aucun changement aux plans approuvés, pour ce qui a rapport tant au tracé qu'au profil longitudinal, sans en avoir préalablement soumis l'approbation au Gouvernement, et sans en avoir obtenu l'autorisation. Mais pour tout le reste, elle pourra introduire des modifications de détails qu'elle jugera convenables, pourvu qu'elle reste dans les limites des dispositions fixées ci-après.

Article VI.

Les terrains seront acquis sur une largeur suffisante pour deux voies. Les terrassements et les travaux d'art pourront être exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement, et, sur toute l'étendue du Chemin, les rails ne seront posés que sur une seule voie, sauf les voies de garage. Toutefois, les types pour les travaux d'art devront être choisis de façon qu'ils se prêtent plus tard à la pose d'une seconde voie, par une transformation peu dispendieuse et sans gêne notable pour l'exploitation.

La Compagnie sera d'ailleurs tenue d'établir une seconde voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la cir-

culation, aura été constatée par le gouvernement, d'accord avec la Compagnie.

Article VII.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1,92 à 1,93 archines (1^{m},44 à 1^{m},45).

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2,66 archines (2^{m},00).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 1,33 archines au moins (1^{m},00).

Article VIII.

La Compagnie établira le long du Chemin de fer les fossés, les rigoles et banquettes qui seront jugées nécessaires pour l'écoulement des eaux, l'assainissement de la voie et le maintien des ouvrages.

Article IX.

Les alignements seront raccordés entr'eux par des courbes, dont le rayon ne pourra être inférieur à 500 archines (375^{m},00).

Une partie droite de 133 archines au moins (100^{m},00) devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Article X.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est à 15/1,000. Une partie horizontale de 133 archines au moins (100^{m},00) sera ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque les déclivités se succèderont en sens contraire et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondantes aux courbes d'un faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, et à celles de l'article précédent, les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais les modifications ne pourront être exécutées qu'après avoir été soumises à l'approbation du Gouvernement.

Article XI.

Les gares d'évitement devront être en nombre suffisant et distribuées de manière qu'entre chacune d'elles il n'y ait jamais une distance de plus de 30,000 archines en moyenne (22,500^{m},00). La longueur de la voie d'évitement ne sera pas moindre de 260 archines environ (195^{m},00), y compris le retour à la voie principale.

Article XII.

En outre des gares d'évitement, il sera établi, pour le service des localités placées sur le parcours du Chemin de fer et de ses dépendances, des voies latérales, destinées tant au stationnement qu'au chargement et au déchargement.

Article XIII.

Lorsque le Chemin de fer devra traverser des chemins ou routes publiques qu'il sera nécessaire de conserver pour la communication du pays, il devra passer, autant que possible, au-dessus ou au-dessous de ces routes.

Toutefois, on pourra établir des passages à niveau sur les dites voies, lorsque la disposition des lieux ne permettra pas de construire des viaducs en dessus ou en dessous sans des dépenses considérables, et sans apporter des embarras fâcheux à la circulation.

Article XIV.

Lorsque le Chemin de fer devra passer au-dessus d'une route, l'ouverture du viaduc sera fixée en tenant compte

des circonstances locales, et pourra varier de 4 à 10 archines (3^{m},00 à 7^{m},50), suivant l'importance des routes.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous-clef, à partir du sol de la route, sera de 6,50 archines au moins (5^{m},00). Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous-poutre sera de 5,75 archines au moins (4^{m},30).

La largeur entre les parapets des viaducs sera au moins de 10 archines (7^{m},50) pour les parties à deux voies, et de 6 archines (4^{m},50) pour les parties à une voie.

Article XV.

Lorsque le Chemin de fer devra passer au-dessous d'une route, la largeur, entre les parapets du viaduc qui supporte la voie, sera fixée en tenant compte des circonstances locales, et variera de 4 à 10 archines (3^{m},00 à 7^{m},50), suivant l'importance de la route.

L'ouverture du viaduc entre les culées sera au moins de 10 archines (7^{m},50) pour passage de deux voies, et de 6 archines (4^{m},50) pour une voie.

La distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains, ne sera pas inférieure à 6,40 archines au moins (4^{m},80).

Article XVI.

Dans le cas où les routes seraient traversées à leur niveau par le Chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures. Toutefois ceci ne s'appliquera qu'aux routes carrossables.

Chaque passage à niveau sera muni d'une barrière qui s'ouvrira en dehors du Chemin de fer ; il y sera, en outre, établi une maison de Garde toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par le Gouvernement.

La Compagnie aura soin de choisir des dispositions spéciales, qui devront empêcher les animaux de s'écarter d'un côté ou de l'autre de la route et de pénétrer sur la voie proprement dite.

Article XVII.

Pendant la construction du Chemin de fer, s'il devient nécessaire de détourner ou de modifier l'emplacement ou les profils des routes préexistantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les parties modifiées ne devra pas, autant que possible, dépasser 6/100 d'archines par archine (0^{m},06 par mètre).

Article XVIII.

La Compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux.

Les ponts à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques, auront au moins 10 archines (7^{m},50) de largeur entre les parapets pour deux voies, et 6 archines (4^{m},50) pour une voie. La hauteur et le débouché de ces ponts seront déterminés, dans chaque cas particulier, par le Gouvernement, suivant les circonstances locales, sur la proposition de la Compagnie.

Article XIX.

Les tunnels, dont l'exécution sera nécessaire, auront au moins 10 archines de largeur (7^{m},50) entre les piédroits au niveau des rails pour deux voies, et 6 archines (4^{m},50) pour une seule voie. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs ne sera pas inférieure à 6,40 archines (4^{m},80).

Article XX.

La Compagnie n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité, et elle devra

se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et offrir la résistance propre à remplir leur destination.

Article XXI.

Au plan général, qui sera présenté par sections de 30,000 archines environ (22,500^{m},00), la Compagnie joindra un tableau faisant connaître la nomenclature détaillée et les principales dispositions des gares d'évitement et de stationnement, des passages à niveau, des ponts et aqueducs, des viaducs par dessus et par dessous le Chemin de fer, des souterrains qu'elle se propose de construire.

Article XXII.

Sur le plan général et tous les projets présentés par la Compagnie, le Gouvernement devra avoir statué dans un délai de six mois. Passé ce délai, s'il n'a pas fait notifier sa décision, la Compagnie pourra regarder comme approuvés les projets présentés par elle, et poursuivre la construction de ses travaux.

Article XXIII.

Le Chemin de fer sera séparé des propriétés par des murs, haies ou toute autre clôture, dont le mode et la disposition seront suffisants pour empêcher le passage des hommes et des animaux.

Article XXIV.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au Chemin de fer et à ses dépendances, tels que voies d'évitement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ou nécessaires au rétablissement des routes déplacées ou interrompues, et à de nouveaux lits de

rivières ou canaux dont il aura fallu détourner le cours, s'ils appartiennent à l'Etat, seront concédés à titre de bail gratuit à la Compagnie.

En outre, les terrains qui se trouvent dans les campagnes et Keui, c'est-à-dire villages, et dont la Compagnie pourrait avoir besoin, s'ils appartiennent aux particuliers, seront achetés par le Gouvernement et livrés à la Compagnie à titre de bail gratuit ; seulement il est bien entendu que les terrains dont la Compagnie pourrait avoir besoin dans l'enceinte des Chéhirs et Kassabas, c'est-à-dire des villes de premier ordre et de second ordre et attenants aux mêmes, et qui appartiendraient à des particuliers, seront achetés par la Compagnie en conformité des lois existantes concernant l'expropriation pour utilité publique.

Article XXV.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration des terrains, pour chômage, modifications ou destructions d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la Compagnie, à l'exception des dommages qui pourront être causés sur tous les terrains concédés par l'Etat, où la Compagnie n'aura rien à payer de la catégorie ci-haut indiquée.

Article XXVI.

L'entreprise étant d'utilité publique, la Compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits qui, en vertu des lois et règlements, appartiennent à l'Etat, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour la traction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, à la charge par elle d'indemniser les propriétaires, soit par voie d'accord aimable, soit, en cas de non accord, d'après les règles établies.

Après que le tracé du Chemin de fer aura été approuvé et appliqué sur le terrain, le Gouvernement fera procéder à l'expropriation dans un délai de deux mois à partir de la demande de la Compagnie ; à cet effet il enverra sur les lieux l'Ingénieur et le Commissaire attachés au contrôle et à la surveillance de la concession, auxquels il adjoindra les personnes qu'il jugera nécessaires.

Cette commission fera à la Compagnie la remise à bail gratuit des terrains de l'Etat, ainsi que ceux qui se trouvent dans les campagnes et villages appartenant à des particuliers, que le Chemin de fer doit traverser, et fera acheter en même temps par la Compagnie, en conformité de la loi d'expropriation pour utilité publique, les terrains situés dans l'enceinte des Chéhirs et Kassabas, c'est-à-dire des villes de premier et de second ordre et attenants aux mêmes, appartenant à des particuliers, dont la cession sera nécessaire à l'établissement du Chemin de fer.

Article XXVII.

Dans les limites de la zone frontière, et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la Compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions qui pourraient être exigées par le Gouvernement.

Il en sera de même lorsque le tracé rencontera des monuments et édifices religieux.

Article XXVIII.

La Compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en étant soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration. Le contrôle et cette surveillance auront seulement pour objet d'empêcher la Compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

Article XXIX.

A fur et à mesure que les travaux seront termines sur chaque partie du Chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que le Gouvernement désignera.

Sur le vu de cette reconnaissance, le Gouvernement autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit. Après cette autorisation, la Compagnie pourra mettre les dites parties en service, et percevoir les droits de péage et le prix des transports conformément au tarif déterminé.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives qu'après la réception générale du Chemin de fer.

Article XXX.

Après l'achèvement total des travaux, la Compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du Chemin de fer et de ses dépendances.

Elle fera également dresser à ses frais et contradictoirement avec le Gouvernement un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art exécutés conformément au présent cahier des charges ; une expédition authentique des procès verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée dans les archives du ministère des travaux publics.

Article XXXI.

Les monuments déjà découverts ou qui pourront l'être à la suite des travaux du Chemin de fer, ne devront en aucune manière être endommagés par la Compagnie. Celle-ci devra donner avis de leur découverte au Gouvernement, qui prendra soin de les faire enlever ou d'en disposer le plus tôt possible pour ne pas entraver l'exécution des travaux.

Les statues, médailles, objets d'art, fragments archéologiques, etc., qui seraient trouvés pendant l'exécution des travaux, ou durant l'exploitation, sur les terrains achetés par la Compagnie, appartiendront par moitié à l'Etat et par moitié à la Compagnie, sauf, toutefois, au Gouvernement le droit de préemption.

Article XXXII.

Dans toutes les propositions, toutes les discussions et tous les actes relatifs au Chemin de fer, il ne sera fait usage que des mesures fixées comme il suit :

Pour les longueurs, les surfaces et les cubes, l'unité fondamentale sera l'archine, équivalant à $\frac{3}{4}$ du mètre français (0^{m},75), ou $\frac{5}{2}$ du pied anglais, dont la longueur est de 0^{m},30 479.

Pour les poids, on prendra pour unité l'ocque, que l'on supposera équivalant à $\frac{5}{4}$ du kilogramme français (4^{k},25), $\frac{8}{3}$ de la livre anglaise (de 0^{k},4534).

TITRE II.

Entretien et Exploitation.

Article XXXIII.

Le Chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation sur toute leur étendue soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la Compagnie.

Si le Chemin de fer une fois achevé n'est pas constamment entretenu en bon état, après une mise en demeure régulière, il y sera pourvu d'office à la diligence du Ministère des travaux publics et au frais de la Compagnie. La somme des dépenses faites et d'office sera recouvrée

sur la présentation d'états réguliers, que le Gouvernement rendra exécutoires.

Article XXXIV.

Les machines locomotives qui seront affectées aux transports sur la voie de fer devront être construites sur les meilleurs modèles connus. Les voitures des voyageurs devront être construites d'après les meilleurs modèles.

Article XXXV.

Le Gouvernement prendra, d'accord avec la Compagnie, ou du moins après qu'elle aura été entendue, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'exploitation et la conservation du Chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entrainera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ce règlement seront à la charge de la Compagnie.

Article XXXVI.

La Compagnie devra soumettre à l'approbation du Gouvernement les règlements particuliers de toute nature qu'elle jugera utiles au service et à l'exploitation du Chemin de fer.

Article XXXVII.

Les règlements susmentionnés seront obligatoires pour la Compagnie concessionnaire et pour celle qui obtiendrait ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de Chemin de fer d'embranchement ou de prolongement à celle qui fait l'objet de la présente concession, et en général pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du Chemin de fer.

ARTICLE XXXVIII.

Pour tout ce qui concerne l'entretien, la réparation du Chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la Compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'Administration.

TITRE III.

Durée, rachat et déchéance de la concession ; cautionnement garanti.

ARTICLE XXXIX.

La durée de la concession pour la ligne du Chemin de fer qui fait l'objet du présent Cahier des charges sera de 99 ans ; ella commencera à courir, à partir de la date du Firman de la concession, avec garantie de 6 pour cent sur le capital. En outre, pendant la durée de la concession, il sera accordé à la Compagnie la préférence sur toute autre pour les embranchements ultérieurs ou pour toute autre ligne aboutissante, dont le developpement du commerce et l'expérience du pays peuvent rendre l'établissement nécessaire. Cette préférence sera accordée toutefois à la susdite Compagnie aux mêmes conditions et sur les mêmes bases générales que la concession présente.

ARTICLE XL.

A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie sur le Chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de ses produits.

La Compagnie devra avoir mis en bon état d'entretien le Chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de

déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du Chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le Chemin de fer et ses dépendances, si la Compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation. En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, ustensiles de construction et de réparation, etc., etc., combustibles et approvisionnements de tous genres, et, en outre, les objets mobiliers non compris dans l'énumération précédente, le Gouvernement sera obligé de les acheter à dire d'experts, et réciproquement, si le Gouvernement le requiert, la Compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, le Gouvernement ne sera tenu de prendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation pendant six mois.

Article XLI.

A toute époque, après l'expiration des cinquante premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession du dit Chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la Compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat aura été effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années ; le produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la Compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession. Cette annuité sera payable

par semestres en monnaie effective d'or ou d'argent, le revenu du Chemin de fer restant toujours comme garantie de la dite annuité.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La Compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'art. XL.

Toutefois, dans le cas où le Gouvernement aurait exigé la pose de la seconde voie, le délai de cinquante années, au bout duquel il aura la faculté du rachat, courra à partir de la mise en exploitation de cette seconde voie.

Article XLII.

Si dans le délai d'un an, à partir de la date de la remise du Firman Impérial, la Société n'a pas commencé les travaux, elle sera, par ce seul fait et sans qu'il soit besoin de mise en demeure ou signification judiciaire quelconque, déchue de plein droit de la présente concession.

Dans le cas de déchéance, la somme déposée à titre de cautionnement deviendra la propriété du Gouvernement.

Article XLIII.

Faute par la Société d'avoir exécuté et terminé les travaux dans les délais fixés par l'article I^{er}, faute enfin par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, la Compagnie sera mise en demeure de remplir ses engagements en lui donnant un an de délai pour la reprise des travaux, à dater du jour de la mise en demeure, faute de quoi la société encourra la déchéance.

Il sera dès lors pourvu tant à la continuation et à

l'achèvement des travaux, qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la Compagnie, au moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les bases du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et des portions du chemin déjà mises en exploitation.

Cette adjudication sera dévolue à celui des soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être même inférieures à la mise à prix. La Société évincée recevra de la nouvelle Société la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets. Si la susdite adjudication n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée, sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Société sera définitivement déchue de ses droits à la présente concession, et les parties du Chemin de fer déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation, deviendront la propriété de l'Etat.

La portion du cautionnement non encore restituée restera au pouvoir du Gouvernement.

Article XLIV.

Si l'exploitation du Chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie par le fait de la Compagnie, le Gouvernement prendra immédiatement, aux frais, risques et périls de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si dans un an de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Gouvernement.

Cette déchéance prononcée, le Chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

Article XLV.

Les dispositions des trois articles qui précèdent ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux et de l'exploitation proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Article XLVI.

Contre la remise du Firman de concession définitive, la Compagnie déposera entre les mains du Gouvernement un cautionnement de 1,500,000 fr. (un million cinq cent mille francs) en espèces ou en valeurs turques acceptables par le trésor publique.

Article XLVII.

A dater du jour de ce payement, la somme déposée comme cautionnement produira, en faveur de la Compagnie, intérêt à 6 pour cent par an.

Article XLVIII.

A l'achèvement de chaque section, le Gouvernement restituera à la Compagnie la proportion du cautionnement en rapport avec son étendue.

Article XLIX.

Le Gouvernement, d'accord avec la Compagnie, arrêtera un règlement relatif au mode suivant lequel la Compagnie devra justifier du montant de ses recettes de toute nature et de ses dépenses annuelles d'entretien et d'exploitation, et aussi aux attributions de surveillance que son commissaire devra exercer sur les actes d'administration de la Compagnie.

TITRE IV.

Tarifs et conditions relatives aux transports des voyageurs et des marchandises.

Article L.

Pour indemniser la Compagnie des travaux et des dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage, les prix de transport pour les voyageurs et les marchandises, dont le maximum du tarif est soumis aux limitations suivantes :

1° Voyageurs, par tête et par longueur de 1,000 archines:

1re classe 20 paras (0f,133 environ) par kilomètre.

2me „ 15 „ (0f,10 „) „ „

3me „ 10 „ (0f,0667 „) „ „

2° Bestiaux, par tête, et par longueur de 1,000 archines :

Bœufs, vaches, chevaux, mulets, chameaux, bêtes de trait, 20 paras (0f,133) par kilomètre.

Veaux et porcs, 9 paras (0f,0467) par kilomètre.

Moutons, brebis, agneaux, chèvres, 3 paras (0f,62) par kilomètre.

3° Marchandises, par fractions de 10 ocques et par longueur de 1,000 archines :

1re Classe,—Fers et plombs ouvrés, cuivres, fontes moulées et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons spiritueuses, huiles, suifs, cotons, soies, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, garance, sucres, cafés, thés, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets de librairie, plumes, duvets, colle de poisson, porcelaine, faïence, plantes, fruits, houblon, meubles, instruments de musique, pelleterie, glaces, verres

à glace, tabacs, bougies, armes, étoffes, carrosseries, cuirs, stéarine, $\frac{1}{3}$ de para (environ 0f,16) par tonne et par kilomètre.

2me Classe,—Minerais, coke, charbon de bois, perches, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitume, ardoises, fontes brutes, fers en barres ou en feuilles, plomb en saumon, chanvre, lins, viandes et poissons salés, $\frac{1}{4}$ de para (environ 0f,15) par tonne et par kilomètre.

3me Classe,—Céréales de tout genre, farines, chaux, plâtres, bois à brûler, pierres à chaux et à plâtre, moëllons, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, pavés et matériaux divers, charbon de terre, marne, cendre, fumiers et engrais, $\frac{1}{5}$ de para (environ 0f,10) par tonne et par kilomètre.

4° Voitures et matériels roulant, par pièce et par longueur de 1,000 archines.

Voitures à 2 ou à 4 roues à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur, 35 paras (0f,24) par kilomètre.

Voitures à 4 roues à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, 50 paras (0f,3) par kilomètre.

Wagons ou chariots pour marchandises, 30 paras (0f,20) par kilomètre.

Locomotive, 500 paras (3f,33) par kilomètre.

Tender, 300 „ (2f,00) „ „

Il est entendu que dans toutes ces évaluations de tarifs le para est considéré comme $\frac{1}{40}$ de la piastre, elle-même considérée un 100me du Médjidie d'or ou Livre turque.

Article LI.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 25 ocques n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément de prix de sa place.

Le poids des bagages excédant 25 ocques sera payé à

raison de ½ para par 10 ocques et par longueur de 1,000 archines (0f,27 par tonne et par kilomètre).

Article LII.

Au-dessous de 3 ans, les enfants ne paieront rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De 3 à 7 ans, ils paieront demi place, et auront droit à une place distincte ; toutefois, dans un compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.

Au-dessus de 7 ans, les enfants paieront place entière.

Les chiens transportés dans les trains des marchandises paieront un para et demi par tête et par longueur de mille archines (0f,01 par tête et par kilomètre).

Article LIII.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées à la vitesse des trains de voyageurs, paieront à raison de ⅔ de para par 10 ocques et par longueur de 1,000 archines (0f,36 environ par tonne et par kilomètre).

Article LIV.

Pour les voitures, chevaux, bestiaux, poissons frais et gibiers qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportés dans les trains des voyageurs, on appliquera le double des taxes portées au tarif.

Article LV.

Les denrées, marchandises, effets et animaux non désignés au tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie.

Article LVI.

La Compagnie présentra à l'approbation du Gouvernement un tarif spécial :

1° Pour le transport des paquets, colis, petits articles pesant isolément moins de 20 ocques.

2° Pour l'or et l'argent, soit en lingots soit en monnaie, ou travaillés, plaqués d'or et d'argent, mercure, platine, bijoux, pierres précieuses et autres valeurs.

Article LVII.

Les tarifs déterminés au présent cahier des charges ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 2,500 ocques. Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 2,500 à 4,000 ocques, mais les tarifs seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourrait être contrainte de transporter des masses indivisibles pesant plus de 4,000 ocques ; si nonobstant la disposition que précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 4,000 ocques, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder la même facilité à tous ceux qui en feront la demande.

Article LVIII.

Les perceptions suivant le tarif indiqué ci-dessus auront lieu par mesures de 6 ocques et de 1,000 archines, sans égard aux fractions de fonds et de distances ; tout excédant de 10 ocques est compté pour 10 ocques, toute longueur entamée sera payée comme une longueur de 1,000 archines ; néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de 10,000 archines, le prix sera perçu comme pour une longueur de 10,000 archines.

Toutefois, pour les excédants des bagages et marchandises à grande vitesse, l'application des tarifs aura lieu par fraction de 5 ocques.

Article LIX.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de factage, de commissionnage, de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins des Chemins de fer, seront payés en dehors des tarifs ci-dessus spécifiés, mais d'après les prix soumis à l'approbation du Gouvernement.

Article LX.

Les tarifs ci-dessus fixés établissent une limite que la Compagnie ne pourra, dans aucun cas, dépasser à moins d'une autorisation expresse du Gouvernement, mais elle pourra les réduire pour l'ensemble ou seulement pour quelques uns pour l'étendue de la ligne ou pour le parcours d'une ou plusieurs sections, suivant les circonstances ou localités et la nature des marchandises.

Article LXI.

Les tarifs une fois abaissés pourront être relevés dans la limite du maximum, mais seulement trois mois après avoir été appliqués et après un avertissement préalable d'un mois.

Article LXII.

Les expéditions des marchandises, à moins de stipulations expresses motivées sur des réductions de tarif au-dessous de la limite légale ou sur des facilités d'autre nature données au commerce, auront lieu dans l'ordre de remise à la gare de départ.

TITRE V.

Stipulations relatives à divers services.

Article LXIII.

Les militaires ou les marins expédiés isolément ou en corps pour le service, ne seront assujettis, eux et leurs

bagages, qu'à la moitié de la taxe établie dans le tarif. En outre, lorsque le Gouvernement aura besoin d'expédier des troupes ou un matériel militaire ou naval, sur l'un des points desservis par le Chemin de fer, la Compagnie devra mettre à sa disposition, pour moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Article LXIV.

Le Gouvernement jouira aussi d'une réduction à moitié taxe pour le transport des détenus et condamnés.

La Compagnie sera tenue de mettre à sa disposition, lorsqu'il le requerra, un ou plusieurs compartiments de voitures de 2^{me} ou de 3^{me} classe, et les employés, les gardiens et les prisonniers placés dans ces compartiments ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe.

Article LXV.

Dans le cas où le Gouvernement voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage de voitures spéciales construites de manière à pouvoir circuler sur la voie de fer, le transport de ces voitures sera gratuit; mais les employés, gardiens et prisonniers seront soumis à la taxe de voiture de 3^{me} classe.

Article LXVI.

La surveillance et la police des convois de prisonniers demeureront à la charge du Gouvernement.

Article LXVII.

Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du Gouvernement, seront transportés gratuitement dans les voitures de la Compagnie, ainsi que les agents qui auront à exercer une surveillance sur le Chemin de fer dans l'intérêt de la perception des droits de douane ou autres impôts.

Article LXVIII.

La Compagnie est tenue d'effectuer gratuitement dans les trains ordinaires de voyageurs, le transport des dépêches accompagnées des agents nécessaires au service. A cet effet, elle réservera dans chaque train de voyageurs un ou plusieurs compartiments de voitures de 2me classe, suivant quelle en sera requise.

Le Gouvernement aura en outre le droit d'exiger, pour le transport des dépêches, un train spécial par jour dans chaque sens, dont les heures de départ, ainsi que la marche et le stationnement, seront réglés par lui, d'accord avec la Compagnie.

Le Gouvernement pourra placer dans ces trains spéciaux des voitures appropriées au transport des dépêches; les wagons-poste seront construits et entretenus à ses frais.

Pour ces trains spéciaux, il sera payé par le Gouvernement à la Compagnie une rétribution de 200 paras par voiture et pour chaque longueur de 1,000 archines parcourue.

La vitesse de ces trains spéciaux ne sera pas de moins de 50,000 archines à l'heure, temps d'arrêt compris (environ 34 kilomètres).

La Compagnie pourra placer dans ces trains spéciaux des voitures de toutes classes pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Article LXIX.

La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des trains spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement que lorsque le Gouvernement l'aura prévenue, par écrit, un mois à l'avance.

Article LXX.

Dans les stations où il y aura nécessité d'établir un Bureau de Poste, la Compagnie sera tenue de donner

gratuitement dans ses bâtiments un cabinet ou local convenable.

ARTICLE LXXI.

La Compagnie devra établir à ses frais tous les appareils, poteaux et fils télégraphiques nécessaires pour son propre service, mais elle n'en fera usage que sous la surveillance des agents supérieurs des lignes télégraphiques du Gouvernement, sans pouvoir, dans aucun cas, les appliquer à la transmission des dépêches d'intérêt privé ou autres ne concernant point le service de l'exploitation. Dans le cas où le Gouvernement voudrait exploiter une ligne télégraphique particulière le long du Chemin de fer, il pourra se servir des poteaux du télégraphe de la Compagnie pour supporter ses propres fils, ou établir à ses frais un nouveau système de poteaux et construction sans nuire au service du Chemin de fer.

ARTICLE LXXII.

Les Agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne télégraphique auront le droit de voyager aux mêmes conditions que les militaires.

ARTICLE LXXIII.

Outre les bâtiments nécessaires au service du Chemin de fer et de la télégraphie, la Compagnie fera construire à ses frais et mettra gratuitement à la disposition du Gouvernement les locaux destinés aux bureaux de douane et de police.

TITRE VI.

Clauses diverses.

ARTICLE LXXIV.

Tous les matériaux, pierres, bois, fer et houille, les machines et le matériel nécessaires à la construction

ainsi qu'à l'exploitation du Chemin de fer qui seront pris sur le territoire de l'Empire, seront exempts de toutes taxes ou droits de circulation, pendant toute la durée de la concession. Le Gouvernement pourra également accorder à la Compagnie l'entrée en franchise de ces matériaux et objets venus de l'étranger, mais seulement pour les quantités qui seront nécessaires au premier établissement et à la mise en exploitation du Chemin de fer.—Toute quantité de ces matériaux importée postérieurement à la première installation sera soumise aux droits de douane. Il en sera de même de tous matériaux quelconques importés au delà des besoins de première installation, à quelque époque que ce puisse être.

Article LXXV.

Le Gouvernement placera des agents aux stations frontières ou il le jugera nécessaire, pour vérifier les marchandises transportées par la Compagnie, et pour en percevoir les droits suivant les règlements et tarifs de la douane, de manière que les propriétaires en consignation ne soient pas, par la suite, obligés de les faire repasser par la Douane.

Article LXXVI.

Aucun impôt d'aucune espèce ne pourra être établi sur le sol, fonds et revenus du Chemin de fer pendant toute la durée de la concession.

La Compagnie sera d'ailleurs exempte de tous droits de timbre ou quelconques pour les actes relatifs à sa concession et à son organisation.

Article LXXVII.

La Compagnie sera entièrement libre dans le choix du personnel, de la direction et des employés du Chemin de fer ainsi que dans tout ce qui concerne l'administration et l'exécution de l'entreprise.

Toutefois, dans son ensemble, elle reste soumise aux lois générales de l'Empire Ottoman, existantes ou à intervenir.

La Compagnie ne soustraira jamais à l'action de la police aucun individu compromis, de quelque origine qu'il puisse être, et le Gouvernement se réserve expressément le droit d'exclure toute personne employée qui se serait rendue coupable de crime ou de délit.

Article LXXVIII.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de Chemin de fer, s'embranchant sur le chemin concédé, comme ramifications ou prolongements, sans que la Compagnie puisse s'opposer à ces embranchements, ni prétendra à aucune indemnité, à moins qu'il n'en résulte des obstacles à l'exploitation, ou que les dits embranchements ne lui aient causé des frais.

La Compagnie aura la préférence, à conditions égales, pour la concession des ramifications ou prolongements. Il est convenu également qu'à moins de motifs graves, politiques ou commerciaux reconnus et constatés, le Gouvernement ne pourra accorder de concession pour d'autres chemins de fer qui compromettraient d'une manière sérieuse les intérêts se rattachant à la présente concession.

Article LXXIX.

La Compagnie concessionnaire des embranchements et prolongements et celle de la ligne principale devront s'entendre, afin que la circulation ne soit pas interrompue aux points d'embranchement, mais soit, au contraire, continuée sur l'une et l'autre ligne et réciproquement.

Article LXXX.

Si les Compagnies ne se mettaient pas d'accord sur les moyens à adopter pour assurer la libre circulation d'une

ligne à l'autre, le Gouvernement aura la faculté d'y pourvoir d'office et de prescrire toutes les mesures nécessaires à cet effet.

Article LXXXI.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait la construction de nouvelles routes, de canaux ou d'autres chemins de fer qui traverseraient celui qui fait l'objet de la présente concession, la Compagnie ne pourra y mettre obstacle ; mais toutes les dispositions nécessaires devront être prises pour qu'il n'en résulte aucune entrave à la construction ou au service du Chemin de fer, ni aucuns frais pour la Compagnie.

Article LXXXII.

La Compagnie pourra établir, aux conditions que le Gouvernement déterminera, des routes de terre ou autres chemins de service de fer ou de bois, canaux, docks, ports, qu'elle exploitera pour la correspondance des stations du Chemin de fer avec les localités voisines.

Article LXXXIII.

Le Gouvernement Impérial concédera à la Compagnie toutes les mines de charbon de terre situées sur les terrains de l'Etat, qui ne se trouvent en la possession de personne, dans une distance de trente milles anglais à partir des deux côtés de la ligne. Si des mines de charbon se trouvaient sur des propriétés de particuliers, une commission sera formée de fonctionnaires du gouvernement et d'experts nécessaires, pour estimer le prix des terrains susmentionnés et dépendances existantes. Le prix estimé par cette commission sera payé par la Compagnie concessionnaire, qui sera pourtant représentée dans cette commission. Tout propriétaire privé qui n'accéderait pas à cette condition, il lui sera proposé de travailler lui-même ces mines de charbon, en se conformant toutefois

au système du Gouvernement en vigueur en cette matière, et pour ce, un terme de deux ans tout au plus sera fixé. Si dans ce délai il ne travaille pas les mines en question, les propriétés où elles seraient situées seront prises des mains de leurs propriétaires, suivant les formes ci-dessus déterminées, et seront données à la Compagnie concessionaire pour les travailler, suivant les conditions ci-dessus énoncées.

La Compagnie concessionnaire n'aura aucun droit quelconque à payer sur le charbon qu'elle aura extrait à ses frais pour le service de la ligne. Mais elle paiera un droit de dix pour cent, en nature ou en argent, sur le charbon qu'en dehors des besoins de la ligne elle aura extrait des mines, soit qu'elle vende ce charbon pour le commerce intérieur ou extérieur, soit qu'elle s'en serve pour des besoins indépendants du service du Chemin de fer. Toute quantité de charbon qui aura acquitté ce droit sera franche de droit douane. A l'expiration de la concession, qui aura la même durée que celle du Chemin de fer, ces mines, avec toutes leurs machines, outils et matériaux, toutes aboutissantes, etc., etc., redeviendront à titre gratuit la propriété du Gouvernement. Si la Compagnie dans le délai de deux ans à partir de l'ouverture totale de la ligne n'avait pas commencé l'exploitation des mines de charbon jusque-là découvertes, le Gouvernement sera libre de les exploiter lui-même, ou de les concéder à toute autre compagnie.

Article LXXXIV.

Il sera institué près de la Compagnie un ou plusieurs ingénieurs, inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la Compagnie.

Article LXXXV.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation, seront

supportés par la Compagnie, qui en effectuera le paiement aux ayant-droit sur la présentation d'états réguliers arrêtés par le Gouvernement, la Compagnie entendue.

Article LXXXVI.

Afin de pourvoir au traitement du personnel désigné à l'article 84, la Compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse du Gouvernement une somme de 150 francs par mille archines de chemin de fer livré à l'exploitation. Cette somme sera de 100 francs par mille archines de chemin de fer concédé mais non encore livré à l'exploitation.

Cette contribution sera réduite plus tard, s'il y a lieu, dans le cas où la dépense à laquelle elle est applicable pourrait aussi être portée en dessous de ce chiffre.

Article LXXXVII.

Toute contestation qui pourra s'élever entre la Compagnie et le Gouvernement au sujet de l'exécution et de l'interprétation d'un article du présent cahier des charges, sera jugée par une Commission mixte composée d'arbitres nommés en nombre égal des deux parts.

Le jugement de ces arbitres sera exécutoire et obligatoire, sans appel.

En cas de partage des voix, il sera élu un nouvel arbitre par les membres mêmes de la Commission.

Article Exceptionel.

Le privilége d'exploitation des mines de toutes natures qui se trouveraient des deux côtés de l'embranchement à Salonique, ainsi que de l'artère principale de Constantinople jusqu'aux limites de la Servie, dans la distance de trente milles anglais, sera donné à la Compagnie par une convention qui sera expressément arrêtée entre la Compagnie et le Gouvernement Ottoman, conformément aux règles générales établies à l'égard des mines de

l'Empire. Toutefois, si une des mines dont le privilége de l'exploitation est donné à la Compagnie reste inexploitée pendant l'espace de cinq années, à dater de la signature de la convention, et si après ce délai il se presentait un autre demandeur, il en sera donné avis à la Compagnie, et un terme sera fixé, d'après les principes qui seront consignés dans la dite convention, pour l'exploitation de ces mines. Si dans l'espace de ce délai la Compagnie commencerait à exploiter la dite mine, il ne sera rien fait; mais, dans le cas contraire, le Gouvernement aura droit de la concéder à tout autre demandant.

Le Ministre des Affaires Etrangères.
(Signé) Fuad.

Par procuration de Charles Liddell et de Lewis Dunbar Brodie Gordon.
(Signé) Geo. Guarracino.

Par procuration de Thomas Page.
(Signé) Robert Wilkin.
D. Revelaky.

Le présent Cahier des charges, après avoir été minutieusement examiné et discuté par le Haut Conseil de Tanzimat, ayant été revêtu de la Sanction Impériale, a été écrit en deux exemplaires signés et scellés par leurs Excellences les Ministres des Affaires Etrangères, des Finances et du Commerce d'une part, et par Messieurs les Représentants des Concessionnaires d'autre part, exemplaires dont l'un a été déposé dans la Chancellerie du Divan Impérial, et l'autre remis aux sus-dits Représentants.

Fait à Constantinople, le 21 du mois de Ramazan de l'année de l'Hégire 1276, ou le 1/13 Avril 1860.

Pour traduction conforme à l'original,
Le premier Interprète du Divan Impérial.
(Signé) A. Aarify.

Convention faite l'an de l'Hégire 1276, *ce qui correspond à l'année* 1860, *entre le Gouvernement de S. M. le Sultan et MM. Guarracino, Wilkin et Revelaky, représentants à Constantinople de MM. Charles Liddell, Lewis Dunbar Brodie Gordon et Thomas Page, Concessionnaires du Chemin de fer de Constantinople jusqu'aux limites de la Servie.*

Article Ier.

Le Gouvernement de S. M. I. le Sultan accorde à la Compagnie sus-mentionnée le droit d'exécuter et d'exploiter à ses frais, risques et périls un Chemin de fer de Constantinople jusqu'aux limites de la Servie, en passant par Andrinople, Philippopolis, Sophie et Nice, avec embranchement à Salonique, moyennant toutes les clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé et accepté par les représentants de la Compagnie. Et si la Compagnie veut continuer la ligne de ce Chemin de fer jusqu'à Belgrade, le Gouvernement Impérial promet de faire un arrangement à ce sujet avec le Gouvernement de la Principauté de Servie.

Toutefois, la Compagnie ne pourra commencer les travaux avant la remise du Firman Impérial, et, dans le cas contraire, elle sera forcée de cesser les travaux sans avoir droit à aucune réclamation.

Article II.

La Compagnie portera le nom de Compagnie d'Andrinople, et sera placée sous la haute surveillance de la Sublime Porte, afin que les principes de la concession et les lois générales de l'Empire soient maintenus et respectés.

Article III.

En conséquence de l'Art. 46 du dit cahier des charges, la Compagnie devra présenter, pour obtenir le Firman Impérial ratifiant la présente convention, la justification qu'elle a déposé au Trésor public la somme de Soixante mille livres sterlings, soit un Million cinq cent mille francs, soit en espèces, soit en valeurs publiques approuvées par le Trésor.

Article IV.

Le Gouvernement garantit à la Compagnie un intérêt de 6 pour cent par an sur le capital employé par elle à la construction de la ligne concédée et de ses dépendances ; mais le maximum du capital sur lequel doit porter la garantie sera discuté dans le Conseil des Ponts et Chaussées, et ensuite dans le haut Conseil du Tanzimat, dont la décision y relative sera comprise dans une clause spéciale qui sera signée par les deux parties, et considérée comme faisant partie intégrante de la présente convention.

La garantie de l'intérêt stipulé ne devant être applicable qu'à fur et à mesure de l'achèvement et de la mise en exploitation de chaque section, il devient nécessaire que la dite clause spéciale designe en outre l'étendue approximative de toute la ligne en milles, la quantité des sections, la longueur de chaque section en milles, et l'estimation approximative des dépenses qu'exigera la construction de la ligne par chaque mille.

Article V.

Si, lorsque le Gouvernement aura, à titre de garant, payé tout ou partie de l'intérêt de 6 pour cent sur le montant total des dépenses de cette ligne, il advenait que le profit de l'enterprise depassât 1 pour cent de ce montant, l'excédant sera exclusivement employé à rembourser les sommes payées par le Gouvernement à quelque époque et à quelque titre que ce fût.

ARTICLE VI.

Si à l'expiration de la Concession le Gouvernement demeurait créancier de la Compagnie, le montant de sa créance, provenant des sommes payées par le Gouvernement à quelque époque et à quelque titre que ce soit, se compensera jusqu'à due concurrence sur la somme à payer à la Compagnie pour le rachat du matériel mobilier, conformément à l'Art. 40 du cahier des charges.

ARTICLE VII.

Les Concessionnaires auront la faculté de combiner l'opération financière pour se procurer le capital nécessaire à l'entreprise sur les bases et dans les formes qu'ils jugeront les plus favorables à leurs intérêts; ils ne pourront toutefois émettre à cet effet de titres négociables avant de s'être constitués en Société, jouissant des statuts approuvés par le Gouvernement, conformément à l'Art. 3 de la présente convention.

ARTICLE VIII.

La Compagnie sera tenue d'obtenir préalablement l'autorisation du Gouvernement Impérial pour vendre à une autre Compagnie le privilége que lui accorde la présente convention.

ARTICLE IX.

L'espace de dix-huit mois étant jugé suffisant pour procéder aux études du terrain, faire le devis et dresser le plan général de la ligne, les Concessionnaires seront tenus de soumettre au Gouvernement Impérial, à l'expiration du délai fixé, le devis et le plan général, et de verser au Trésor Impérial le cautionnement stipulé au 3ème Article pour prendre le Firman de concession. Si, dans ce dit terme de dix-huit mois, ils n'obtenaient pas le Firman Impérial, la présente convention, ainsi que le cahier des charges ci-annexé, seront nuls et non avenus, et la Compagnie n'aura droit à réclamer pour frais et peines la moindre indemnité ou récompense.

ARTICLE X.

Dans le cas où les Agents de la Compagnie sus-mentionnée n'exhiberaient pas, dans l'espace de six mois, à partir de la remise du Firman Impérial, un acte légal constatant la formation définitive de la Compagnie; ou bien, dans le cas où les statuts de la Compagnie ne seraient pas soumis à l'approbation de la Sublime Porte avant l'expiration de ce délai; ou, enfin, dans le cas ou dans l'espace d'un an, à partir de cette date, les travaux du Chemin de fer ne seraient pas commencés, la présente convention sera considérée comme nulle et non avenue, la Compagnie sera déchue de tous ses droits, et le Gouvernement Impérial pourra accorder à d'autres la concession de ce Chemin de fer, et la dite somme du cautionnement sera confisquée au profit du Trésor.

Le Ministre des Affaires Etrangères.

(Signé) FUAD.

Par procuration de Charles Liddell et de Lewis Dunbar Brodie Gordon.

(Signé) GEO. GUARRACINO.

Par procuration de Thomas Page.

(Signé) ROBERT WILKIN.
D. REVELAKY.

La présente convention, après avoir été minutieusement examinée dans le Haut Conseil de Tanzimat, ayant été revêtue de la Sanction Impériale, a été écrite en deux exemplaires signés et scellés par leurs Excellences les Ministres des Affaires Etrangères, des Finances et du Commerce d'une part, et par Messieurs les Représentants des Concessionaires d'autre part, exemplaires dont l'un a été déposé dans la Chancellerie du Divan Impérial, et l'autre remis aux sur-dits Représentants.

Fait à Constantinople, le 21 du mois de Ramazan, de l'année de l'Hégire 1276, ou le 1/13 Avril 1860.

Pour traduction conforme à l'original,

Le Premier Interprète du Divan Impérial.

(Signé) A. AARIFY.

LONDRES:
IMPRIMERIE DE W. CLOWES ET FILS, STAMFORD STREET
ET CHARING CROSS.

3 0112 072422873